Islande

05.7.96 – 04.08.96 : 4.526 km de B , NL , D , DK , FO , ISL !

D'ABORD :

Nous :

couple cinquantenaires, habitant près d'Antwerpen (Anvers) en Belgique, aujourd' hui (01.12.01) 257.000 km et 1523 nuits dans 26 pays européens depuis 1979.

Véhicule:

fourgon Ford Transit FT150; Turbo Diesel injection directe ; 2,5 litres 100 CV ; empattement long, toit rehaussée d'origine ; aménagement intérieur par nous-mêmes en 1994 sur véhicule neuf. Poids prêt à partir avec 2 personnes, tous les bagages, plein de provisions et les réservoirs pleins : 3.150 kg, poids maximal autorisé 3.300 kg

Equipement:

Table 0,60 x 1,40 m, 1 banc de 1,05 m et 1 de 1,25 m ; le tout transformable en 30 secondes en lit de 1,70 x 1,85 m (dans un coin aux pieds 25 cm moins long et 55 cm moins large ; il reste tout de même 3 m^2 pour deux personnes mesurant 1,72 m)
Cuisine avec frigo Electrolux (12V – 220V – gaz) 104 litres, 2 brûleurs et un évier.
Toilettes 1,10 x 0,70 m avec lavabo caché (sort en tiroir), miroir, WC PortaPotti.
Eau : 3 jerrycans de 20 l chacun avec vannes de connections pour chacun ; 2 pompes à action mécanique par le pied (économise des dizaines de litres d ' eau !!!) ; réservoir de 25 litres pour les eaux usées ; possibilité d'évacuations directes des eaux grises en période de gel très fort.
Chauffage : Trumatic-e sous un banc soufflant l'air (chauffé ou pas chauffé) vers 6 sorties d'air.
Gaz : 2 réservoirs GPL (22 et 31 litres) avec détendeur et vanne (le tout sous le véhicule) télécommandé de l'intérieur couplé à un système d'alarme (sifflement et coupure immédiate du gaz si le capteur sent le gaz). Connexion supplémentaire sous le véhicule pour brancher d'un barbecue au gaz.
Electricité 12V : 2 batteries (1 moteur, 1 cellule) avec séparateur (à l' aide de diodes en partant, manuel après Akureyri !), 9 lampes, 5 prises intérieures et 1 extérieure (avec interrupteur à l'intérieur) ; chargeur de batterie incorporé fixe (explodé en route à Reykjahlid).
Electricité 220V : 4 prises intérieures et 1 extérieure (avec interrupteur à l'intérieur).
Vraiment beaucoup de place pour les bagages (à part des fauteuils, tables, sièges, parasols, tapis, … on peut manger, boire et s'habiller à deux pendant 5 semaines sans devoir faire des courses -- sauf le boulanger -- ou laver du linge), mais très peu d'espace pour circuler à l'intérieur
Auvent Omnistor.

Ce compte-rendu :

En aucun cas ces lignes ont la prétention d'être un guide touristique, mais peut-être elles peuvent parfois être considérées comme complémentaires à de telles publications.

Les numéros précédant les communes sont leurs codes postaux. Les heures sont des heures locales.

D' abord quelques conseils sur ce qu' il faut comme préparatifs :

Indispensable
cartes :
Belgique, Pays-Bas : Michelin 1:200.000
Allemagne : Generalkarte 1:200.000, ou Adac 1:100.000
Danemark : Marco Polo Generalkarte 1:200.000
Foroyar (îles Féroé): Foroyar 1:200.000 de Kort- og Matrikelstyrelsen: j' ai achetée cette carte pour 16,5 NLG (+/- EUR 7,50) chez "Pied à Terre" à Amsterdam (vous y trouvez des cartes que vous ne trouverez pas ailleurs !) ; un envoi de documentation ultérieur de l' office de tourisme des Foroyar contenait une version gratuite, cartographie identique mais en édition commerciale, donc avec des publicités, édité par Nesútgáfan sf ! En plus y figurent aussi des plans des villes les plus importantes des îles.
Islande : Ferdakort 1:500.000, édite par Landmaelingar Íslands
guides :
Iceland, Greenland & the Faroe Islands (anglais): de Lonely Planet
Island (allemand): de Dumont Reise-Taschenbücher
documentation touristique mise à disposition par les services touristiques : on vous envoie sans problèmes des imprimés très instructifs et très complets

A conseiller
carte Islande environs du Mývatn :
Islande : Sérkort 1:100.000 Húsavik/Mývatn, édite par Landmaelingar Íslands
guides
Dominicus-reeks : Ijsland (néerlandais), édité par Gottmer Reisgidsen : heureusement fort différent et beaucoup mieux que la plupart des guides (peu intéresante) de cette série
Visitors Guide Iceland & Greenland (anglais), de MPC Hunter Publishing Inc.

Intéressant
carte :
Danemark : Kümmerly + Frey Danemark 1:300.000
guides :
Insight Guides (anglais): de Apa Publications
Island (allemand): de Dumont Reise-Taschenbücher

Et encore: sachez que j' ai remplacé certains caractères n 'existant pas dans notre alphabet par celles qui correspondent le mieux, surtout par ae, d et th.

Ve 05.07.96 – départ au km 28.707, arrivée km 29.306 : autoroutes

Nous partons l' après-midi et montons vers le Nord par la Belgique, les Pays-Bas et l' Allemagne, en empruntant surtout des autoroutes. Il est déjà tard quand nous voulons nous arrêter au Nord de l' Allemagne. Nous ne dormons jamais sur les parkings des autoroutes, donc nous la quittons pour trouver une place pas B du tout, mais certainement T et S, dans une rue en cul-de-sac près des terrains de sport (Sportplatz) s' appelant Schlagen, au hameau de Nützen, faisant partie de la commune de 24632 Lentföhrden.

Sa 06.07.96 – arrivée km 29.550: Danemark mignon

La frontière du Danemark n' est plus loin. Le Danemark est plat, la circulation y est lente mais fluide. On en profite pour une brève visite de Ribe, la ville la plus ancienne du Danemark. A Esbjerg le Norröna, seul vaisseau de la Compagnie de Ferry Smyril Line, attend ses passagers.

Il faut savoir que :
il n' y a qu' une liaison par semaine
il faut réserver très tôt, en tout cas avant le nouvel-an, surtout pour les traversées les plus en vogue et les lits les plus intéressants
pour les voitures on paie pour la longueur et la hauteur, pour les passagers tout dépend de la classe pour dormir. Mais c' est toujours très, très cher. En 1996 nous avons payé pour le transport, donc sans repas ni boissons ni taxes de ports, EUR 2.050 pour aller & retour de deux personnes en salles dortoirs (6 à 18 lits superposés, parfois en 3 « étages », dans des petits dortoirs, sans armoires, et avec WC, lavabo et douche en commun pour tous les dortoirs) et un fourgon L x l x h = 5,37 x 2,00 x 2,70 m
la partie antérieure d' un bateau fait beaucoup plus de mouvements de haut en bas que la partie postérieure ; le plus élevé qu' on se trouve le plus on sent « rouler » le navire : ceci explique aussi que les dortoirs bon-marchés se trouvent en haut sur l' avant. Et crois-moi : les vagues de l' Atlantique dans le grand nord se font sentir. A ce point qu' il ne faut pas seulement emporter des pilules contre les maux de mer, mais qu' il faut aussi veiller à ne pas se trouver trop proche de personnes qui n' ont pas prises ces pilules (expérience pas très propre, mais vécue…)
les prix des repas et des boissons à bord ne sont pas chers si tu paies en DKK (Smyril Line est une compagnie des Iles Féroé ou le DKK est la monnaie officielle), et la qualité est bonne
renseignes-toi sur la possibilité d' avoir du 220V à bord pour le frigo. D' abord on m' avait dit non, en insistant on m' avait promis (par écrite même) que c' était oui, mais sur place rien n' était prévu. Alors plan D (qui était préparé) : explication (fantaisiste, mais ils ont crus!) sur des médicaments qui pourrissent s' ils ne sont pas conservés gelés, rallonge à portée de main, ainsi que…. une bouteille de whisky (une petite, plate se faufile partout et est largement suffisante!)
en principe l' accès aux voitures est fermé pendant la traversée, mais la dite bouteille fait vraiment merveille…
Surtout : je crois savoir que depuis quelques années les traversées partent maintenant de Hanstholm au lieu de Esbjerg : ne sousestimez pas le kilometrage et donc le temps supérieur

19.00 h : le bateau arrive,
22.00 h : le bateau part, avec nous
Di 07.07.96 – bâteau

Echange de projets avec différents passagers, camping caristes et autres, néophytes et habitués, sympas ou à l' air colonisateur, … La plupart des installations pétrolières en haute mer se trouvent à droite du bateau : surtout la nuit elles sont très impressionantes avec leurs grandes flammes claires visibles à très grande distance !

Lu 08.07.96 – arrivée km 29.638 : les surprises de l' Atlantique

Tórshavn, la capitale des Féroés compte 15 .000 habitants. A 10.00 h nous y gagnons la terre ferme. Le contrôle sur un tas de réglementations (surtout écologiques) est inexistante. En principe on ne peut pas y importer des boissons en emballage non-récupérable, ni viandes, ni… etc. En sortant de la ville un sommeil irrésistible se fait sentir : l' effet des pilules anti mal de mer. Je me rappelle encore de m' avoir arrêté, mais plus comment j' ai pu gagner encore la banquette (plus question de faire le lit, car trop fatigué) pour y dormir quelques heures !

Quelque kilomètres plus loin, près de Hvítanes, se trouve la grande et unique installation de traitement des déchets, reconnaissables à la haute cheminée de son four. On y vide ses eaux grises et noires dans une installation prévue à cette effet, et gratuit en plus (pas d' autres possibilités aux îles)

On continue vers le nord de l' île principal Streymoy, pénètre la vallée du Saksunardalur, fait demi-tour au bout à Saksun (vaut la peine), et passe le pont qui nous mène à l' île de Eysturoy. Les bords du fjord Skálafjördur sont très industrialisés. A la sortie sud de 650 Toftir (connu pour avoir disputé les championnats européens de foot), au parking de l' église moderne de Fridrikskirkjan au bord de la falaise surplombant la mer nous passons la nuit sur un BBBTTTSSS !!! (robinet d' eau présent)

Ma 09.07.96 – arrivée km 29.729 : les surprises des îles miniatures

Petit détour de Toftir à Rituvik par les petites routes étroites, et continuation le long du lac Toftavatn: splendide! On quitte la route n° 10 et on prend la 70 pour Leirvík. Là on prend le bateau pour Klaksvík. La traversée est conseillée partout pour sa beauté. Mais on regrette de l' avoir fait. D' abord car ce n'est pas bon marché, puis parce que depuis l' activité fort diminuée de l' industrie pétrolière dans ces coins Klaksvík ressemble à une ville morte, très sale en plus, et enfin car la partie la plus belle sera traversée aussi par notre Norröna demain, en quittant Thorshavn.

Le retour en bateau se fait en compagnie de deux camions transportant les ordures vers l' installation de destruction à Hvítanes. Les ponts des bateaux sont fermées, l' odeur est insupportable !

Route n° 70, n° 10, puis bifurcation vers Funningsfjördur jusqu'à Elduvík : très beau, très intéressant. Les routes sont souvent étroites mais en parfait était. Le pays est très bien organisé : transport en commun, stations pompiers, postes (propres, différentes des danoises !), services médicaux, écoles, magasins, ponts, ferries, … Là où il n' y a pas de ponts entre les îles le transport en commun se fait parfois par… hélicoptère ! Le pays-mère Danemark pompe beaucoup d' argent dans ces îles (accès aux champs pétroliers en haute mer) qui se trouvent placées sous la couronne Danoise mais ne font pas partie du Danemark ! D' ailleurs elles sont entrées dans l' Union Européenne, mais après un référendum les Feroéens ont décidé de nous quitter : aujourd' hui ils ne font plus partie da l' Union européenne.

Remarque importante : en Belgique des contrats d' assurance (voiture, assistance voyage, etc.) ont souvent remplacée la liste des pays-membre de l' Union européenne par la mention « territoire de l' U.E » en ce qui concerne la validité du contrat. Moi j' ai insisté qu' on ma confirmé par écrite que ces contrats étaient valables aussi dans les Féroés : pas si facile que tu supposes, car on a dû obtenir un accord du partenaire d' assurance à Köbenhavn (Copenhague) … et ça prend des semaines !

Elduvík – Funningsfjördur – Funningur, c.à.d. longeant les deux rives du fjord Funningsfjördur, puis aller et retour à Gjógv (très pittoresque), et nuit à coté de l' hôtel Eidi : situation unique surplombant la ville de 470 Eidi, la mer et le fjord de Sundini. Parking privé de l' hôtel/restaurant, mais on y a mangé, très bien d' ailleurs, et obtenu la permission sans problème. Je conseille d' aller manger encore une fois aux Féroés, car en Islande c' est très cher. Le soir la place est un BTS**, la nuit elle devient un BTS alternatif : Bruits de pluies, Tempète, Secousses à cause des vents. Et le matin encore une variante de BTS : Brouillard, Triste, Sombre…

Me 10.07.96 – arrivée km 29.806 : l' approche de l' Islande

Nous regagnons Tórshavn, mais pas sans avoir cassé la « sortie d' hiver » des eaux grises de la cuisine. Heureusement le robinet y est encore, ce qui ne nous va pas rendre impossible de faire couler directement vers l' extérieur les eaux provenant de la préparation des repas et de la vaisselle, éventuellement dans un des cubitainers qu' on a toujours avec nous. Cette sortie directe, sans courbe dans la conduite, est indispensable par gel fort.

Notre Norönna vient nous rechercher après avoir fait son aller-retour vers Bergen en Norvège. L' équipage octroyant les places aux véhicules embarquants se rappelle de nous, ou plutôt de la bouteille offerte je suppose : ils prennent l' initiative de nous offrir la connexion de courant… Nous partons à 15.00 h ; nous navigeons entre les îles de Streymoy et de Nólsoy, d' Eysturoy et de Bordoy, de Kalsoy et de Kunoy. On passe la 6° nuit depuis notre départ, dont 3 en CC et 3 en bateau.

Je 11.07.96 – arrivée km 29.990 : l' Islande tant attendu !

La nuit la mer est très agitée. Je suis catapulté de mon lit superposé 3° étage au lit 1er étage de mon voisin, qui n' en était pas content du tout ! Les côtes sur lesquelles j' ai atterri me font très, très mal. Je me lève vers 4.00 h déjà ne pouvant plus dormir à cause du mal aux côtes. Afin de ne rien manquer des vues qui doivent nous attendre je sors sur le pont. Mais le brouillard islandais est très similaire à la version belge. Ce n' est qu' en pénétrant le fjord Seydisfjördur qu' on remarque les murs de rochers infranchissables. Amarrage à 07.00 h

La très petite ville de Seydisfjördur vit au rythme du Norröna. Les mercredis (pour les partants) et les jeudis (pour les arrivants) le boulanger cuit plus de pain, les magasins ouvrent (encore) plus tôt et ferment (encore) plus tard et « adaptent » leurs prix, les taux de change des banques sont temporairement revus, les habitants viennent dire aux cc-istes qu' ils se trouvent sur leurs parkings (4 solutions : leur payer, aller au camping, attendre les agents de police appelés si on ne paie pas, ou partir…). Mais avant de pouvoir entrer en « ville » il nous faut patienter encore des heures et des heures.

Dans un chaos incroyable, similaire à ce qu' on a connu à la frontière bulgaro-turc en 1983, nous cherchons quelque part dans différents bâtiments parsemés par-ci par-là dans le port les différents petits bureaux ou se procurer les formulaires et papiers nécessaires à remplir et où les remettre à des autres personnes situés à des bureaux encore différentes. Je me rappelle e.a., tout ça séparément:
vérification des titres de transport
vérification des pièces d' identités
vérification de l' assurance de la voiture
vérification des papiers de la voiture, avec contrôle technique du moteur pour les essences. Les moteurs diesel sont sujet à des taxes de route comptés à la semaine ! Je ne me rappelle plus les montants, mais je crois me rappeler qu' une semaine en Islande était plus cher qu' un an en Belgique ! Il est vrai que le gazole coûtait quelque EUR 0,37 et l ' essence EUR 1,34
remplissage des formulaires pour le taxe de route, mise en place sur la pare-brise de la vignette de taxe
contrôle sur la présence éventuelle de bottes en caoutchouc, remplissage des « formulaires de bottes » , rinçage de ces bottes, payement des frais de rinçage, obtention du titre de rinçage
contrôle sur la présence éventuelle de matériel de pêche, remplissage des « formulaires de matériel de pêche » , rinçage de ce matériel, payement des frais de rinçage, obtention du titre de rinçage

Une fois que nous avons passé tout ceci le moment suprême est en vue : comment passer les douanes avec de la nourriture pour 3 semaines et une défense presque absolue d' en importer ? Surtout que la plupart des voitures sont invités, une par une, à s' y présenter et à y subir un contrôle sévère tout à fait différent de ce que nous avions connu aux Féroés. Nous avions donc cachés tous les « produits défendus » parmi la documentation touristique et les pièces de réserve du moteur, parmi les slips de

Christiane et les essuie-mains, etc. Seulement, très visibles : des petits gaufres préemballés (importation permise), dans le frigo des médicaments (genre pas reconnaissables car sans emballages) soi-disant sensibles à des températures élevées afin de justifier la présence d' un frigo en état froid, et aussi 12 œufs « défendus ». Le douanier remarque les œufs ; je lui assure que « on m' avait dit de ne rien emporter sauf gaufres et œufs, qui étaient permis » . Le brave homme me contredit ma conviction, enlève de ces propres mains aux gants blancs les 12 œufs (quand-même EUR 0,50 par pièce en Islande à ce moment) et d' un mouvement grandiose les jette fermement dans le conteneur prévu pour cela ! Il croît peut-être encore toujours que c' est lui le victorieux… Notre scénario a marché comme prévu !

La réception que le pays nous réserve n' est donc pas des plus attrayantes, ni son temps et ces fonctionnaires rudes, ni ses commerçants avares. On commence à se demander si on ne s' est pas trompé en voulant venir en Islande.

En sortant Seydisfjördur la route monte fort et devient de plus en plus mauvaise. Fini le macadam, un peu plus loin on fait des travaux : fini même la route. Nous continuons sur la piste de lave étroite coupée de cours d' eaux, ensemble avec des dizaines d' autres voitures, ccars, jeeps, motos, camions, véhicules d' expédition, autobus, … : le Norönna est un grand bateau. Et déjà un vieux petit fourgon aménagé VW Transporter allemand se trouve au bord de la route, en panne. Il dit être bon bricoleur et qu' il va certainement pouvoir réparer. Il a du avoir raison, car il était parti quand nous sont revenus trois semaines plus tard…
27 km plus loin, Egilsstadir est la ville la plus expansive et la plus jeune de toute l' Islande : son développement ne commença qu' en 1947, elle comptat déjà 1.500 habitants en 1995 ! Le change d' argent, le gazole, le supermarché, etc. : c' est ici qu' il faut venir !

Egilsstadir se trouve aussi sur la route circulaire, le n° 1. Nous avons préféré faire cette route dans le sens contre la montre.

Avantages du sens contre la montre:
nous sommes plus tôt au nord, dans les alentours du Mývatn et d' Akureyri, et pourrons donc vivre les journées sans obscurité totale
au mois de juillet les conditions climatologiques sont encore meilleurs au nord qu' au sud du pays, ce qui change au mois d' août
c' est la même région du nord qui est la plus intéressante au point de vue touristique : si jamais nous y séjournons plus longtemps que prévu nous pourrions toujours rattraper ce temps en continuant sans visiter la capitale Reykjavík et ses environs, qui sont des buts faciles à visiter lors d' un retour ultérieur éventuel en avion
on roule la plupart du temps du coté de la route ou il y a les paysages les plus spectaculaires (coté de la mer) et ou il y a moins de routes qui forment un carrefour en T
.
Inconvénient du sens contre la montre:
s' il arriverait un « Joklahaupt » la route entre le glacier Vatnajökull et la mer sera certainement détruite. Il faut donc avoir passé le Skeidarársandur au moins 3 jours avant le départ du bateau, temps pour retourner vers Seydisfjördur dans le sens de la montre sur la route circulaire. Un Joklahaupt est une immense quantité d' eau qui détruit tout ce qu' elle rencontre sur son chemin, c.à.d. routes, ponts et cabanes de secours (il n' y a plus rien d' autre sur les 1.600 km² du Skeidarársandur) et qui trouve son origine à une éruption d' un volcan se trouvant sous un glacier : le lave fait fondre la glace à la base du glacier et quand la nappe d' eau en profondeur sous le glacier touche le bord de celui-ci des km³ d' eau se libèrent. Les Islandais sont les spécialistes mondiales géothermiques, et au printemps 1996 ils prédisaient en effet un Joklahaupt dans un avenir proche. Il s' est produit quelques semaines après notre départ, en septembre…

Le temps s' améliore très vite, ce changement de temps d' un moment à l' autre nous accompagnera dans tout le pays. La route ne s' améliore pas du tout, au contraire. Mais le paysage est grandiose, du jamais vu !!! On traverse des champs de lave énormes : noir profond partout, avec quelques touches de neiges blanches. Ajoutes à cela un ciel tout bleu, une vue qui porte des dizaines de kilomètres à cause d' une pureté de l' atmosphère inégalée : maintenant on se demande déjà pourquoi on a attendu si longtemps avant de venir en Islande…

Le Dettifoss est la cascade au débit le plus important de toute l' Europe (oui, la partie est de l' île se trouve sur le socle tectonique européen, la partie ouest sur l' américain…). Ce sera notre première grande destination touristique en Islande. Mais la piste se détériore de plus en plus. Apparemment elle a été remise en état avec des bulldozers dont les chenilles ont laissés leurs empreintes dans le lave. Nous roulons à 12 km/heure au maximum. Le bruit profond du tremblement de la voiture, la monotonie du paysage, la solitude, la fatigue des jours précédents… Christiane s' est endormi. Pour moi s' y ajoutent les pilules contre le mal de mer que j' ai pris la nuit passé, et les produits analgésiques pour le mal aux côtes… et je m' endors aussi, en conduisant !!! A cause d' un changement de bruit tremblant et de secousses, dûs tous les deux à la sortie de la piste dans le champs de lave nous redevenons conscients tous les deux. Je ne sais pas combien de temps ça a duré. Comme il s' agissait d' un tronçon où la piste formait une sorte de chenal étroite dans lequel la voiture était guidé il est possible que …. je n' ose pas y penser, ni à la possibilité d' avoir rencontrée une voiture en sens opposé. Depuis je sais que s' endormir au volant est quelque chose dont on ne s' en rend pas compte, qu' on ne peut pas prédire !!!

Nous nous mettons d' accord de bavarder tout le temps afin de ne plus nous endormir, et de nous mettre à coté pour dormir dès que ce sera possible. Mais sur cette piste il n' y en a pas question, car on ne peut pas s' arrêter sans la bloquer. Un peu plus loin une petite route à gauche avec une flèche : ''Dettifoss 1.500 m'' !!! Le bruit de la cascade devient de plus en plus envahissant, le spectacle est grandiose, le grand parking est vide, la maison la plus proche se trouve à quelque 25 km (mais présence d' une cabane de toilette sur le parking !). Il faudra inventer une expression nouvelle, BTS*** en superlatif, pour décrire cette place !!!

Ve 12.07.96 – arrivée km 30.114 : l' Islande des pistes

Pas facile de prendre congé d' un lieu si impressionnant. Mais l' Islande est grande, et il y a encore beaucoup à regarder, à visiter, à vivre, … Nous regagnons la route 864 et quelques kilomètres plus loin situation identique que hier soir : une petite route à gauche avec une flèche, cette fois nommé ''Réttarfoss'' . Le bruit de la cascade, le spectacle grandiose, le grand parking vide : similaire au Dettifoss, mais moins impressionnant. Mais avant hier soir ce serait encore du jamais-vu!

Quelques explications sur les routes islandaises et les véhicules y circulant :
il y a différentes qualités de routes : des normales, des mauvaises, des très mauvaises et des impraticables. Même en terrain pas accidenté les Islandais ne réussissent pas à construire une route convenable. Pourtant nous, belges, nous sommes déjà habitués à quelque chose… Avantage : pas de danger de dépassement de la vitesse maximale !
les pistes dont les numéros sont précédés par un F sont des Fjallvegir, c.à.d. des pistes en principe praticables seulement en véhicule tout-terrain. Elles traversent souvent des rivières (franchissement conseillé le matin, quand il y a encore moins d' eau de dégel). Leur surface est parfois très mauvaise. Sur les Fjallvegir l' assurance n' intervient pas, même si on loue un 4 x 4 chez une grande compagnie internationale de location de voitures. En effet lors d' une excursion en autocar 6x6 nous avons vu la rivière emporter sur des dizaines de mètres une Lada Niva de location avec l' eau jusqu' aux fenêtres ; le grand camion qui venait au secours avait de la peine à le sortir de la boue.

les quelques connexions à l' intérieur n' ont souvent pas seulement un numéro (peu connu) mais aussi un nom, beaucoup plus utilisé. Chaque Islandais est familier avec le Fjallabaksleid (F208 et F210) et le Kjalvegur (F35), avec le Sprengisandur (F26), l' Öskjuleid (F88) ou le Kverkfjallaleid (F902), et avec les dates de leurs ouvertures, parfois mi-juillet seulement pour quelques tronçons.
en Islande un tiers du parc automobile est composé par des véhicules normaux, un tiers par des 4x4 comme chez nous et un tiers par des 4x4 aux roues et pneus géants
je ne me rappelle pas avoir vu un seul agent de police occupé avec la circulation routière

Ce matin nous nous apercevions qu' on se trouvait déjà dans la région représentée sur la carte Sérkort à 1:100.000 Húsavik/Mývatn, édite par Landmaelingar Íslands. Cette carte nous sera d' une grande utilité pour le reste de la journée et pour les jours à venir. Le canyon circulaire d' Asbyrgi (route 861) nous impressionne moins que sa description nous faisait rêver ; on s' habitue déjà à l' inhabituel ? 1 km plus loin sur la 85 on prend la 862 qui devient F862 2 kms plus loin.

La F862, nommé Langahlid, se trouve sur l 'autre coté de la rivière Jökulsá á Fjöllum que la 864. Les roches basaltiques en forme de nid d' abeilles de Hljódaklettar sont des curiosités de premier ordre : il faut conduire le véhicule au parking à 2 km de la piste et se promener à pied parmi ces paysages presques artificielles. Nous continuons d' une allure très lente sur la Langahlid, visitons le site de Hólmatungur puis de Hraundalur dont nous contemplons le Dettifoss de l' autre coté que ce matin. Continuer sur la F862 Langahlid vers le sud nous paraît trop risqué, donc toujours à une allure de 5 à 10 km/h nous remontons vers la 862 où nous retrouvons les dernières maisons qu' on avait quittées ce midi. 7 km plus à l' ouest et appartenant au village de 671 Gardur le hameau de Kelduhverfi est situé à quelque 2 km au sud de la 85 et consiste en 3 fermes et 1 église. Son parking en face du petit édifice religieux en bois nous réserve une nuit calme, pas vraiment noir (le cercle polaire se trouve +/- 50 km plus au nord) mais certainement BTS.

Sa 13.07.96 – arrivée km 30.232 : l' approche de la région Mývatn

Un bain nous fera du bien, on y va donc -- mode d' emploi pour l' utilisation de la piscine en Islande :
entrer le bâtiment de la piscine
aller à la caisse, payer une somme vraiment très modique
enlever les chaussures et les mettre dans les rayons parmi les dizaines d' autres (cela me fait penser aux mosquées en Turquie)
aller dans une des deux grandes salles de deshabillement (hommes ou femmes)
se déshabiller, éventuellement en compagnie des autres baigneurs entre 5 et 85 ans, et laisser les essuie-mains et ses vêtements (mais oui, avec argent, cartes de crédit, etc. dedans !) à un des patères le long du mur
se diriger vers les douches, se mouiller et, avec le savon liquide disponible, laver profondément toute zone du corps ou il apparaît le moindre poil ; si on ne sait pas très bien comment faire on n' a qu' à regarder son voisin qui se trouve sous la douche voisine
mettre son maillot de bain
aller aux piscines, se trouvant le plus souvent à l' extérieur
faire son choix : en général piscine froide (eau vers 23°C), tiède (vers 30°C), ou hot pot (vers 40°C), mais toujours à l' eau très peu chlorée
se (faire) mêler dans une conversation avec les autres baigneurs, ''réunions'' se faisant la plupart dans les hot pots, et traitant les sujets les plus variés mais souvent sur la nature -- je ne me rappelle pas avoir rencontré 1 Islandais qui ne parlait pas un anglais parfait.
après quelques heures on recommence en sens inverse : sortie du bassin, douche, retrouvaille de ses vêtements avec contenu (l' Islande possède un prison avec 20 cellules !), reprise de ses chaussures, dire adieu aux gens à la caisse, … et se sentir formidable !

La côte aux milliers d' oiseaux, Husavik charmante, première rencontre avec la vapeur sortant de la terre à Hveravellir, arrivée à Reykjahlíd dans la région touristique de Mývatn, récolte d' infos dans l' office de tourisme et quelques petits achats dans le village. Les prix des produits alimentaires sont en général les nôtres multipliés par 2 à 3, sauf les poissons qui sont un peu moins chère que chez nous ! Puis préparation des prochains jours à l' aide des informations recoltées.
En Islande les villages d' une certaine importance possèdent presque toujours office de tourisme, station-service, café, restaurant, petit supermarché, bureau de poste, gare d' autobus (l' Islande ne possède pas de chemin de fer), etc. Souvent plusieurs voire tous ces services et commerces se situent dans le même bâtiment et ne font qu' un ! Les lieux plus importants encore possèdent hôtel, terrain de camping, et piscine.

Passer la nuit sur les parkings ou places publics n' est pas toléré ici : donc nuit au terrain de camping Vogar-Tjaldsvaedi, situé Vogum au Mývatnsveit à 660 Reykjahlíd à coté du cratère du volcan éteint Hverfjall en forme d' anneau noir haut de 163 m.

Di 14.07.96 – arrivée km 30.276 : autour du Mývatn

Nous faisons le tour du Mývatn (''lac des moustiques''). Le paysage surréaliste change après chaque virage. Nous visitons en voiture ou à pied les sites les plus éloignés de Reykjahlíd : Markhraun, Höfdi, Kálfaströnd, Sydrivogar, Arnarbaeli, Skútustadagígar, Skútustadir, Laxa, Vindbelgjarfall, Eldhraun, Hlidarfjall, … Une description de ce qu' on voit ici est vraiment impossible !!!

En vue de l' excursion en car de demain nous déménageons vers le camping Hlíd au Ferdathjónusta, située plus proche du centre et de l' arrêt d' autobus dans Hraunbrún Kytrur à 660 Reykjahlíd.

Lu 15.07.96 – toujours au km 30.276 : Askja le désert

Le car 6x6 part à 8.30 h, nous serons de retour vers 22.00 h (e.a. à cause de panne d' autobus) ; EUR 85 par personne pour cette excursion n' est pas bon marché mais vaut vraiment la peine ! 35 km à l' est de Reykjahlíd on quitte la 1 pour prendre la F88. Nous passons mont Herdubreid et les paysages les plus insolites qu' on peut s' imaginer, où les premiers astronautes qui se sont promenés sur la lune ont été entrainés. Passages de gués plus ou moins profonds, tronçons où il n' y a que la lave noire tout autour, une tempête de sable qui surgît et qui souffle des cendres avec des diamètres de plusieurs centimètres faisant saigner le visage, visite de lieux historiques présents dans les ''Eddar'' (légendes Islandaises), promenade sur les glaciers et les champs de glaces, baignade dans l' eau du cratère du volcan Viti, toujours assez actif pour chauffer cette eau à 35°C entre les champs de neiges, le guide qui raconte les Eddar pendant le retour, … une journée inoubliable !!! Après quelques tentatives de réparation provisoire du car un autre bus viendra nous chercher pour nous ramener à Reykjahlíd.

Pour la petite histoire : le guide, un jeune étudiant de musique, nous confirme ce que nous avions déjà appris ailleurs : le seul moyen pour les Islandais de pouvoir mener un train de vie confortable avec ces prix très chers et avec des salaires horaires semblables aux nôtres consiste à travailler beaucoup. Les 49 semaines ouvrières y comptent 50 heures chacunes, et presque tout le monde a encore un boulot d' appoint…

Nuit dans le cc qui n' a pas bougé d' un cm aujourd' hui.

Ma 16.07.96 – arrivée km 30.325 : Reykjahlíd et environs

Je ne vais pas copier des guides touristiques, je me limiterai de nommer les curiosités naturelles qu' on a visitées, toutes de premier ordre : le volcan de Hverfjall, les formes irréelles des rochers noirs de Dimmoborgir rélflétant dans le Myvatn (un peu le Pamukkale Turque en négatif et à l' envers), Stóragjá, Grótagjá, … on n' en croit pas ses yeux

Aujourd' hui est aussi jour d' envoie des cartes postales, de faire quelques provisions (très peu : vu les prix on avait prèsque tout emporté), acheter quelques petits cadeaux pour les enfants (tu sais, en principe nous leurs remportons les produits du terroir : miel du midi, helva turque, artichaux espagnols, … mais en Islande les souvenirs classiques sont moins chers…). Et aujourd' hui est aussi journée des paresseux : on ne s' était pas encore vraiment reposé depuis notre départ.

Le soir retour au même terrain de camping, à une de ces places prévus pour cc : asphalté, plate, avec connexions électriques toutes proches. Et puis, vers 10.45 h j' allume les lampes à l' intérieur (il commence à faire obscur), je vérifie gaz, eau, etc. ; en un mot : grande inspection. Je me réalise que j' avais oublié de mettre en marche le chargeur de batterie(s) électronique TrueCharge : intérrupteur « clic »… et tout de suite une étincelle de quelque 20 cm, un bruit fort et sec, et une odeur brûlant. Et en même temps tout s' éteint sur tout le camping ! Après la peur initiale --j' avais déjà l' extincteur en main-- nous constatons que le chargeur a rendu l' âme… et qu' il a mis en panne tout le réseau 220V du terrain! Nous avons sagement débranché notre chargeur… Le lendemain matin le courant était déjà là à nouveau. Mais nous nous inquiétons quand-même car depuis l' Allemagne déjà on remarque que le voltmètre ne donne que des tensions de 12 à 9,5 V lors du chargement des batteries en roulant…

Me 17.07.96 – arrivée km 30.381 : les portes de l' enfer !

Route n° 1 vers l' est passe d' abord le long d' une industrie géothermique : un lac pareil au fameux « Blue Lagoon », mais ici défense absolu d' y pénétrer. L' entreprise Kísilgúrverksmidja y traite les diatomées, micro-fossiles qu' on trouve dans le Mývatn et qui sont employés dans différents produits comme des fertilisateurs, des peintures, des pâtes dentifrices, des plastiques, etc, mais aussi comme matière filtrante dans des filtres de haute qualité. Même sans poisson (il n' y vit aucun dans le Mývatn) ce lac est d' une grande importance économique.

La route monte assez fort, et nous voici à Námafjall. La terre y bouillit, en gris et en bleu, en vert et en orange. Les mini-geysirs jettent leurs vapeurs vers le ciel. Les bruits te coupent le souffle… ainsi que les fumées, sulfuriques et autres. La terre tremble à cause de tout ce spectacle naturel…mais aussi à cause des autobus qui arrivent vers la fin de l' avant midi avec des américains et des italiens, des japonais et des allemands qui sont partis à Akureyri pour une excursion d' une journée. Heureusement nous avons suivi les conseils du bureau de tourisme à Reykjahlíd, et nous sommes arrivés de bonne heure déjà.

On se trouve au milieu de l' apocalypse… et on n' a pas peur, en se sent bien, on se réjouit ! On peut « faire » Námafjall dans une demi-heure. Mais on peut monter aussi dans les collines à coté, promenade dure mais une des plus merveilleuses que j' avais jamais fait (cet après-midi je n' en serai plus certain, car nous en ferons une autre : lisez plus loin). Parfois le sol atteint des températures vraiment élevées. Fissures dont s' évade des gaz avec un bruit sifflant, couleurs fluorescentes dont j' ignorais l' existence, … mais oui, c' est vrai, c' est réel !

A l 'est de Námafjall une situation similaire mais moins spectaculaire. Mais moins de touristes aussi : Hveraröndd. Ici encore plus : veillez à vos enfants, c' est vraiment dangéreux; il y a parfois une petite corde, parfois rien…

La 863 est dans un état médiocre mais de largeur suffisante : cars touristiques obligent. Cette route en cul-de-sac monte vers la station géothermique de Krafla : usine où on fabrique l ' électricité au moyen de la chaleur qu' on fait remonter de la terre. Des très longues conduites de vapeur mènent vers la centrale, le tout dans un cadre surhumain, genre quartier général de Dr No dans les films de James Bond. Des vapeurs qui sortent partout, du bruit qui vient du sous-sol…

Quelques kilomètres plus loin la promenade dans les champs de lave de Leirhnjúkur et Kröfluöskjunni surpasse ce que nous avons vu ce matin. Nous trouvons parfois des laves qui ne se sont pas encore refroidis tout à fait depuis la dernière éruption du 20.12.1978. Impossible d' expliquer ce qu' on voit ici !

Même si on a été soumis à tellement d' impressions fortes déjà il faut continuer jusqu' au bout de la route, au lac Viti (même nom que le lac visité avant-hier, et d' aspect similaire : il s' agit d' un cratère de volcan inondé)). Monter le cratère jaune et faire le tour prend du temps qu' il ne faut pas sous-estimer, mais révèle des vues vraiment très saisissantes. Surtout ne pas omettre de faire le tour entier !

Vis-à-vis de Námafjall la 863 donne sur la 1 vers Reykjahlíd. Il est déjà tard, mais il reste assez clair. Et demain on ne doit pas se lever très tôt : pour la 2° fois aujourd' hui nous visitons ce site magique. Dû à la position du soleil les couleurs du paysage sont tout à fait différentes maintenant !

Il est tard, très tard quand nous arrivons pour notre dernière nuit au camping Hlíd à Reykjahlíd…

Je 18.07.96 – arrivée km 30.494 : paysages pleins d' énergie, …
…mais camping-car qui en manque !

5 nuits successives au même village : nous venons d' égaler nos records de durée des années 90 : du 14 au 19.07.93 au Camping du Moulin à Bézaudun-sur-Bîne (Drome, France), du 02 au 07.08.91 à Aurlandsvangen (Sogne & Fjordane, Norvège). Ici nous avons vu naître la terre, partons maintenant pour visiter les régions avec un certain âge. Et ceci n' est pas une métaphore, mais il s' agit bel et bien de réalité !

Les premiers 22 kilomètres après Reykjahlíd sont ceux que nous avons déjà faits en contournant le Mývatn. Après le passage de la rivière Laxá c' est à nouveau la terre chauve qui apparaît. Nous sommes impressionnés par l' énergie primitive présente partout, dans les cours d' eau, les vents, … Nous sommes menacés par l' énergie électrique manquante à bord : le mètre indique que les batteries se vident de lus en plus et qu' ils ne sont pas chargées en roulant. Et ce ne sera pas le chargeur de batteries explodé il y a deux nuits qui va nous apporter la solution…

Quelle luxe : environs 1/3 de la distance se fait sur des routes goudronnées Mais malgré cela ne parlons pas de leur qualité… Le Godafoss n' est certainement pas la plus impressionnante des chutes d' eau en Islande, mais vraiment une des plus photogéniques ! Fini la carte au 1 :100.000, retour au Ferdakort 1:500.000 ! Elle indique que la 842 non revêtu qui apparaît à coté du Godafoss devient plus loin la F26, ni plus ni moins donc que le redoutable Sprengisandur reliant Akureyri à la région du Landmannalaugar et du volcan mythique Hekla. Ensemble avec la F35, le Kjölur, elle constitue les seules jonctions à l' intérieur du pays entre le nord et le sud. Ne songez pas à les emprunter sans 4x4 rehaussée et super-équipée et sans expérience de conduite sur ce genre de pistes !

En faite l' Islande n' est rien d' autre qu' une quantité énorme de lave qui sort des fissures dans la couche de la terre. Ces fissures orientées nord-sud se trouvent là où se rencontrent les socles tectoniques de l' Europe et de l' Amérique. Ces fissures sont visibles sur des kilomètres : parfois large et profond comme à Thingvellir, parfois si petit qu' on les prendrait pour des couloirs de fourmies.

Heureusement pas d' erreur possible : il n' y a pas de fourmies en Islande ! Ces socles sont en mouvement permanent ; les fissures crachent du matériel qui, en sortant à la superficie, pousse le plateau européen encore plus vers l' est et l' américain vers l' ouest. Résultat : il y a des éleveurs dont les prairies s' élargissent de 10 cm chaque année -- en plus ils auront l' avantage qu' il est probable qu' à un moment donné (dans 10 semaines, ou dans 10 siècles, ou … ?) ils ne devront plus emmener leur bétail pour le faire rôtir car le tout sera fait immédiatement sur place, automatiquement et de façon très naturelle !

Pas de métaphore je disais : en effet les parties de l' île les plus éloignées de ces fissures, donc les régions situées aux confins est et ouest, sont donc les plus vieilles Nous y trouvons les roches arrondies par l' érosion et couvertes d' une couche de mousse qui à eu besoin de plusieurs siècles pour se former dans ce climat rude. Par contre peu d' activité volcanique dans ces régions. Même en regardant une carte de l' Islande on y remarque les résultats de l' érosion maritime, c.à.d. des attaques de la mer sur la terre donnant naissance à des côtes très ciselées. Rien à voir donc avec les fjords norvégiens. Par contre au centre des côtes nord et sud, où la terre est encore plus jeune, on contemple les vagues écumeuses d' une blancheur de Barbe-Saint-Nicolas qui viennent se jeter sur les plages de laves noirs comme le père fouettard… (« j' ai oublié de régler mes yeux sur mode de réception en positif, ils sont encore en réception en négatif… » ???)

Akureyri est la deuxième ville de l' Islande. La « capitale du Nord » compte 15.000 habitants. Au nord de la ville, à 2 kms du centre, se trouve le zoning d' activités, avec au n° 3-5 du Tryggvabraut le garage/autoshop Thorshamar HF (tel. 462.2700). C' est aussi la succursale Ford à Akureyri, mais il y a quand-même un détail à ne pas négliger : en Islande Ford égale Ford USA : Windstar, Taurus, … tout ce que vous voulez. Mais … "what do you say, Sir : Mon-de-o ? Es-cort? Tran-sit?". Comme souvent en Islande : réception froide mais en anglais très compréhensible. Solution présentée encore plus froide mais moins compréhensible : « il s' agît d' électricité (de voitures), donc il vous faut un électricien (de voitures) ! Et il le faut, Sir, il le faut vraiment, car sans aucun doute vous aller tomber en panne in the middle of nowhere… ! Derrière le coin ici, Sir, il y a un spécialiste d' auto-electricité !»

En plein centre de 602 Akureyri le parking du Skipagata sera notre résidence pour une nuit. La visite de la ville prend quelques minutes quand-même. Mais il n' y a vraiment rien à voir. Conversation aimable avec le couple néerlandais amarrés avec leur yacht antique et qui ont traversé l' Atlantique, en route pour le Groenland !

Ve 19.07.96 – arrivée km 30.666 : visites

Visite du spécialiste derrière le coin : Asco S.F. Vélsmidja, V/Hvannavelli, 600 Akureyri (tel 461.1092, fax 461.1091). En effet, ceci n' est pas un garage, c' est un atelier avec une atmosphère de laboratoire hi-tec. « Une différence de tension entre alternateur et batterie de 0,6 V serait normale, les 0,9 V de différence mesurée ici n' est pas inquiétant, et à comprendre vu la présence du séparateur de diodes. Une manque de tension implique donc un alternateur défectueux, Sir ». L' alternateur est démonté, rien d' anormal est constaté. Remise en marche du moteur, voltmètre indiquant une charge normale, véhicule sortant du « laboratoire », et chute soudain de la tension ! 2 démontages/remontages de l' alternateur ne nous apprennent rien. Le séparateur de diodes est mesurés en tordant les bornes : trouvé ! Une des bornes doit être fissurée à l' intérieur. Les routes et pistes Islandaises n' aidant pas les choses on décide de relier les trois fils (alternateur, batterie 1, batterie 2) en les vissant sur une borne : plus d' action du séparateur de diodes, mais plus de problèmes non plus !

D' ailleurs : entretemps nous avons remplacé le séparateur de diodes par un grand interrupteur à 4 positions : charge de batterie n° 1, charge de batterie n° 2, charge de batteries n° 1 & 2, batteries

coupés. Pas de complications possibles, et les batteries se chargent mieux ; si nous restons plusieurs jours nous vérifions la tension à l' aide du voltmètre et nous continuons éventuellement à consommer sur une seule batterie afin de pouvoir démarrer sans problèmes le lendemain…. mais en pratique notre bétaillère ne reste jamais longtemps au même lieu.

Visite linguistique ! Après la vallée Oxnadalur dans laquelle se serpente la rivière Oxnadalsá on arrive au plateau Oxnadalsheid. Il ne faut surtout pas croire que les Islandais ne se donnent pas beaucoup de peine pour choisir des noms géographiques. Il faut seulement savoir qu' il y a un nombre infini de collines, rivières, chutes, montagnes, roches, vallées, glaciers, etc. Et malgré que leur alphabet compte 2 caractères de plus que le nôtre (et ne parlons pas des accents) il leur faut ces constructions linguistiques compliquées car aucun de ces phénomènes naturelles est anonyme: ils ont donc besoin d' un très grand nombre de noms pour les indiquer.

Visite sanitaire. Au bord de la route (en assez bon état !) apparaît un petit bâtiment chauffé : WC, lavabos à eau froide et chaude, espace pour soigner les bébés… Les maisons les plus proches sont à 25 km, les nappes souterraines d' eau chaude à 125 m.

Visite de musée. A Varmahlíd (centre régional, 100 habitants !) l' usine que fabrique des fibres optiques utilise la chaleur géothermique pour faire fondre le verre. Nous y quittons la 1 pour prendre la 75 qui mène vers le nord à Saudárkrokur sur la côte. Mais notre but se trouve à 7 km seulement de Varmahlíd : le musée ethnographique du Skagafjördür est situé dans l' ancienne ferme d' exploitation de tourbe à Glaumbaer. Nous n' aimons pas tellement ces genres d'attractions touristiques emballées d' une couche historico-culturelle. Mais Glaumbaer est différent : un must !!!

Visite de la ville (1.100 habitants !) de 540 Blönduós peu attrayante : ateliers, industrie, et pas de posibilité de garer le cc pour la nuit sauf dans la rue… Essayons quand-même ce cul-de-sac : voiçi ! Sur une petite colline en plein centre le Holtabraut finit devant l' école maternelle (Leikskóli), son parking est plat et tranquille.

Sa 20.07.96 – arrivée km 31.004 : le jour le plus long

Depuis notre débarcation il y a 9 jours nous faisions 860 km, soit 95 km/jour. Il nous reste 12 jours pour les 1.730 km qui nous séparent encore du car deck du Norröna, y compris les 3 jours de réserve au cas qu' il se produirait un Joklahaupt au Skeidarársandur (voir plus haut, jeudi 11.07). Des kilomètres donc aujourd' hui : 338 au total. Ne souriez pas, ne rigolez pas. Et surtout ne sous-estimez pas cette course contre la montre pour rouler cette distance sur cettes routes et cettes pistes !

Là où la 1 monte le Holtavörduheidi en direction sud nous prenons la 61 au nord. Les « Westfjords » sont les terres les plus anciennes de l' Islande, très loin déjà de toute activité volcanique, donc très vieilles et très érodées. Ces innombrables presqu' îles et baies au coin N-O de l' Islande forment une région presqu' inhabitée : mis à part les 3.500 de la ville d' Ísafjördur ce territoire ne compte que 6.200 habitants. Nous n' y irons pas, mais c' est le presqu' île de Snaefellsnes qui sera notre but. La 59 qui mène à Búdardalur est en très mauvaise état. Nous n' avons toujours pas de réponse si les 10 km de 58, entre le 57 et la ville de Stykkishólmur ont vraiment été la peine. Mais si vous vous décidez d' y aller il faut alors faire le promenade à la petite île de Súgandisey, relié au quartier du port par une digue accessible à pied. Le port a aussi plein d' espace pour nos véhicules tant aimés.

Avec les Westfjords le presqu' île de Snaefellsnes a le climat le plus rude du pays. Cela se retrouve partout, aussi dans l' état des routes. Olafsvík est le lieu de départ (en 4x4 bien entendu) du F570 qui passe à coté du volcan dormant (mais pas éteint) de Snaefellsjökull. C' est par ce cratère de 1.446 m d' altitude que Jules Verne a laissé partir ses personnages vers le centre de la terre. Et des fanas du New Age considèrent le Snaefellsjökull comme un des grands « centres d' énergie ».

Pas loin du carrefour ou la F570 rejoint la 574 au sud se trouve 355 Arnarstapi (commune de Snaefellsbaer): quelques maisons et un tout petit port naturel mise à l' abri par les hauts rochers qui l' entourent. Les falaises sont très trouées, un paradis pour les milliers d' oiseaux. Continuez en direction du port, puis ne descendez pas au port même mais suivez le chemin en haut jusqu' au parking à la fin de la route carrossable : on y dort bien !

A Arnarstapi comme dans la plupart des villages on possède une seule poubelle, au bord du village. Mais tout le monde y apporte ses déchets. Le pays est très propre.

Di 21.07.96 – arrivée km 31.204 : touristes d' Islande

La côte sud de la péninsule de Snaefellsnes est beaucoup moins spectaculaire que celle du Nord. Sur la 54 nous éprouvons un sentiment nouveau pour ce pays : la monotonie. Borgarnes n' est pas vraiment charmant. Nous y retrouvons la route circulaire 1 que, pendant une vingtaine de kms, nous allons prendre dans le sens opposée à ce qu' on a fait avant :près de Varmaland nous allons pénétrer dans l' intérieur du pays, direction du grand glacier Langjökull.

La région pénétrée compte beaucoup de petites curiosités et, selon les normes islandaises au moins, beaucoup de routes et beaucoup de villages rassemblés dans la commune de Reykholt. Pour nous la présence de lieus en relation avec la littérature islandaise n' est pas tellement relevant. Mais les Islandais semblent y tenir. Est-ce pour cela qu' ils sont tellement nombreux en touriste ici ? Ou est-ce à cause des phénomènes géologiques intéressants ? Peut-être, mais certainement aussi à cause de la facilité de communication avec l' agglomération de Reykjavík ou habitent 2/3 des 250.000 Islandais (les autres 90.000, représentant 1/111 du nombre de Belges, vivent donc sur un territoire de 3,5 x la superficie de la Belgique…). En plus nous vivons un beau week-end avec un temps très agréable. Comme d' habitude la plupart de routes est non-revetue, mais au contraire de ces habitudes elles sont en bon état.

La Barnafoss (« cascade des enfants ») est charmante, la Hraunfossar (« cascades des décombres de lave ») très étrange : l'eau n' y arrive pas en surface, mais sort des couches de lave coupées à la verticale. La nuit son parking devient un BTS, avec belle aperçu sur les Hraunfossar. Coordonnées : parking Hraunfossar & Barnafoss à 320 Húsafell, commune de Reykholt (il y a différents lieus en Islande s' appelant « Reykholt » !)

Lu 22.07.96 – arrivée km 31.304 : Fjallvegur « Kaldidalur »

Je nettoie régulièrement le filtre à air de notre TurboDiesel quand nous avons fait beaucoup de routes non-revetues. La récolte de poussières de ce matin prouve que les jours précédents nous n' avons pas connues les meilleures routes.

Difficile à trouver, mais impardonnable de ne pas s' y rendre : les grottes de lave au Hallmundarhraun, le long du F578 carrossable pour un engin 4x2 sur ces premiers kilomètres. Jadis les coulées de lave descendantes des volcans se refroidissaient à la surface tandis qu' en dessous la lave continuait à couler. Après le passage des laves subsistaient des longs tunnels dans le lave. L' érosion ayant fait son travail depuis, le toit de ces tunnels s' est parfois effondré maintenant. Résultat : un paysage grandiose de lave noir coupé par des grands trous, et ces trous sont reliés par des tunnels. Aucune indication, aucun plan, pas de pancartes ni flèches, pas de points de référence (maisons, routes, champs, …) : nous quittons le lieu avec un sentiment d' incertitude : est-ce qu' on a trouvé tout ? Ou est-ce qu' on part ayant peut-être manqué des sites valables. Si j' aurais su j' aurais essayé de me procurer les services d'

un guide… Je ne sais même pas que cette possibilité existe ; à Húsafell peut-être, où le terrain de camping (tentes seulement, pas de campingcars) offrait quelques services touristiques.

Demi-tour pour retrouver la 518 que nous allons suivre pendant quelques kilomètres. Est-ce que nous allons risquer d' emprunter la F550, nommé Kaldidalur ? Elle n' est pas si longue ni si difficile que ses deux grandes sœurs Kjölur et Sprengisandur. Et pas si indispensable : elle ne présente qu' un intérêt local, et elle peut être évitée sans très longs détours. Nous savons que la loi islandaise nous interdit de prendre un tel Fjallvegur avec notre 4x2, nous savons que nous n' avancerons que très lentement, nous savons qu' il y a le risque de ne plus avancer du tout, même de devoir rouler en marche arrière pendant des kilomètres par manque de possibilités de faire demi-tour (pour ça nous ne manquons quand-même pas mal d' expérience, involontaire pour la plupart… !). Mais nous savons aussi que récemment les gués les plus profonds ont été doublés par des ponts : grâce à ces ponts le fait que nous n' y arrivons que le midi et que depuis quelques jours déjà les températures sont très cléments ne sont donc pas des inconvénients ici car l' abondance d' eau provoquée par ces deux facteurs favorisant la fonte des glaces ne nous gênera pas. En plus nous savons qu' on a ajouté quelques points aménagés permettant le croisement éventuel de véhicules. Nous voici partis pour 40 km de piste en slow-motion. Ne prévoyez pas de halte nocturne ici : d' abord il n' y a presque pas de place pour garer. Mais surtout à cause des tempêtes qui ont tendance à naître le matin ou le soir suite aux changements de température et qui entraînent des grandes pièces de lave pouvant faire pas mal de dégâts matériels et corporels.

Le paysage est grandiose, les vues sont splendides, le temps est merveilleux, la route est un martyre. A partir de Uxahryggir la traversée du Blöskogaheidi est assurée par la 52 qui n' est autre que le prolongement du Kaldidalur , mais en version plus carrossable, quoique non revêtu aussi. Il est déjà assez tard quand nous arrivons à Thingvellir au lac Thingvallavatn.

En Belgique à Bruxelles nous avons la Colonne du Congrès avec le mémorial du soldat inconnu, la France possède son arc de Triomphe à Paris, l' Allemagne son Brandenburger Tor berlinois. Le Kremlin, l' Akropolis, Windsor Castle, Covadonga, le monument pour Garribaldi, le mausolée d' Ataturk ou de Bourgiba, le personnage de Guillaume Tell, … : quel pays n' a pas son lieu symbolisant ses valeurs de nationalisme (qui sont souvent en contradiction avec le rationalisme !). En général je suis assez insensible à ce genre d' attractions. Pour vous dire que Thingvellir, le berceau de l' Islande et le plus vieux parlement du monde, n' a pas de valeur symbolique pour moi. Mais la région deThingvellir est aussi un grand parc aménagé. Très « clean », des sentiers balisés, des beaux parkings, quelques terrains de campings, des hôtels et restaurants, des places de pique-nique aménagées, … : si différent du reste du pays, beaucoup moins sauvage aussi.

Afin d' échapper à l' utilisation nocturne obligatoire (parc national oblige !) d' un de ces campings ou aires assez agréables mais payants et dispersés un peu partout dans cette région nous préférons continuer le long de la rive est du Thingvallavatn, sur la 36. A 801 Hallvik (commune de Selfoss) nous trouvons la petite baie idyllique en bas de la route au bord du lac. Le coucher de soleil (très tard) derrière les montagnes entourant le Thingvallavatn ne sera pas vite oublié, notre liste de BTS s' étend !

Ma 23.07.96 – arrivée km 31.362 : Islande des touristes

Hier le soir était long, aujourd' hui le matin aussi. On jouit du petit déjeuner au bord du lac. On voit passer la première voiture, là-haut sur la 36. Elle s' arrête, fait demi-tour, disparaît, et réapparaît à coté de nous. Signification de BTS pour ce gardien du parc : « Belge, Tes Sous !!! ». Après payement au tarif appliqué pour passer la nuit aux campings ou aux aires de Thingvellir il nous demande si nous préférons qu' il passe ce soir ou demain matin pour le payement de la nuit prochaine…

Thingvellir, Laugarvatn, Geysir, Gullfoss : des buts d' excursions présents dans toutes les brochures touristiques islandaises. Je ne vais pas vous copier les explications que vous pouvez lire partout dans les guides touristiques sur Geysir et sur la Gullfoss. Sachez seulement que toute description ne donne qu' une impression très imparfaite de la réalité. Des imprimés peuvent donner une bonne impression comment se présente à nos yeux un jet d' eau lancé dans le ciel bleu ou une cascade à arc-en-ciel d' une pureté introuvable chez nous. Mais le grondement de la terre, les effets des intermittences qui interviennent avant que le Strokkur lance sa colonne d' eau bouillante et la chaleur qui s' en échappe, le panorama 360° avec la présence de puits aux terres brûlantes et aux odeurs sulfuriques, … : comment restituer toutes ces impressions de Geysir sur nos autres sens ? Comment savourer les gouttes d' eau formées par les masses d' eau tombantes, comment sentir le tremblement des rochers qui doivent résister à cette attaque éternelle de l' eau, comment récupérer les bruits profonds de la vallée martelée par des tonnes d' eau du Gullfoss ? Seule solution : s' y rendre !

Tuyau pratique pour le Gullfoss : il y a deux parkings. Descendre vers celui d' en bas vous amène le plus proche des cascades et des promenades qu' on peut y faire. En plus la vue et le bruit des cascades sont présents. Mais il se trouve aussi dans le territoire du mini-parc national du Gullfoss, défense donc d' y passer la nuit (et contrôle permanent et sévère). Le soir faites donc comme nous: le parking supérieur du Gullfoss (commune de 801 Selfoss), près du kiosque touristique (avec toilettes publiques), sera notre hôtel virtuel pour la nuit. La soirée est un rêve : temps très agréable, calme absolu,…

Me 24.07.96 – arrivée km 31.517 : A B C = Arbres – Brouillard – Capitale

La réalité du matin : le froid, la pluie, le brouillard, les camions apportant les produits pour les buvettes et le restaurant, les autocars au moteur tournant qui déchargent les hordes de touristes, …

358 puis 35 nous mènent à Reykholt (encore un Reykholt de plus!). Le temps nous décourage pour y aller visiter un geysir ; hier on a déjà vu le nec-plus-ultra! A Selfoss, avec 4.000 habitants la plus grande ville dans le sud du pays, nous changeons la 35 pour la 34. Nous supposons que sans brouillard la 34 entre Eyrarbakki et Thorlakshöfn doit être belle… Aussi les 38 et 39 sont voilées, ce n' est que s' approchant de Reykjavík par la 1 que la vue s' améliore .

Kringlan s' appelle le centre commercial ultramoderne au Miklabraut, artère de circulation central de l' agglomération. On y vend toutes choses jamais vues dans le reste du pays à des prix jamais vues en dehors du pays. Mais même sans faire des achats une visite aux différents magasins est agréable. L' église moderne Hallgrímskirkja, fini en 1974, occupe une position impressionnante et est de style originale. Mais je ne la trouve pas vraiment belle. En plus la construction ne semble pas être des plus robustes. Aussi le port nous déçoit un peu.

Comme dans la plupart des villes et villages de l' Islande deux choses se remarquent aux habitations de Reykjavík. D' abord leurs couleurs vives et leurs formes variées parfois pleins de fioritures ; en s' approchant on constate que toutes ces constructions sont couvertes de tôles ondulés métalliques ! Et puis il n' y a pas de cheminées. L' abondance de chaleur dans le sous-sol est pompée à des endroits propices et transférée à des eaux par des échangeurs de chaleur (l' eau qui remonte du sous-sol est trop agressive pour être utilisé directement). Les conduites, gros car fortement isolées, d' eau chaude peuvent atteindre une longueur de plusieurs kilomètres Ces conduites livrent l' eau chaude à des grands réservoirs situés sur une colline au bord de la ville et desquels partent le réseau de distribution de chauffage urbain

P.S. Le principe d' un réseau de chauffage urbain existe d' ailleurs aussi dans différents autres villes d' Europe, surtout dans les régions qui se trouvent de l' autre côté ou il y avait une fois le rideau de fer,

mais aussi à Oberhausen dans le Ruhrgebiet (Région de la Ruhr) en Nordrheinland-(Rhénanie du Nord) en Allemagne p.e. Mais l' emploi d' énergie géothermique est typiquement islandais.

A Öskjuhlíd les 6 énormes réservoirs d' eau chaude sur la colline font chauffer les habitations de Reykjavík. On a englobé ces réservoirs déposés en rond et on y a ajouté une exposition sur l' énergie géothermique, des services touristiques, des kiosques, le restaurant de classe Perlan, … Mais il faut y aller aussi pour la vue saisissante sur la ville (parking sans problème).

Nous fonçons vers le centre de la ville, au petit lac de Tjörnin. L' Islande est certainement un pays pas comme les autres : après 1.711 km en pleine nature nous rencontrons les premiers arbres du pays au centre de la capitale, poussant dans le parc entourant le Tjörnin et dans les jardins des propriétés privés dans le Tjamargata qui longe la rive ouest du lac. Devant la villa au n° 26 nous trouvons un BTS au centre de 101 Reykjavík, avec vue sur le lac et l' hôtel de ville moderne (allez-y voir la carte en relief géante de l' Islande et les photos de sa nature)! Le T ne sera valable que pendant la nuit, car le jour il y a le mouvement d' une capitale et la situation en prolongement direct de la piste d' atterrissage de l' aéroport local à 1 km de distance seulement. Mais il ne s' agît pas du « grand » aéroport de Keflavík, et il y a très peu vols et seulement pendant la journée.

Aller au restaurant en Islande suppose quand même un certain degré de prospérité ! A Reykjavík, certainement dû à la présence de plusieurs restaurants concurrentiels, cela frôle un peu moins la catastrophe financière (cfr. mon conseil au mardi 09.07.96). Un restaurant dans la principale rue commerciale Laugarvegur nous a pu séduire.

Je 25.07.96 – arrivée km 31.821 : D E F = Distance – Espace – Froid

La deuxième et dernière journée en Islande que nous roulons plus de 300 km. La sortie de la ville se fait en passant la maison Höfdi. Ce nom vous dira certainement moins que les noms des deus hommes qui s' y rencontraient en 1986 : Reagan & Gorbatchev. Nous allons vers l' est, donc sans visiter le presq' île de Reykjanes avec ses villages et ses ports pittoresques, ses champs géothermiques et son « blue lagoon » . D' abord nous croyons qu' à l'intérieur du pays nous avons vu et nous verrons encore les mêmes choses en superlatif ; puis nous aimons réserver notre temps pour les destinations où nous ne reviendrons probablement plus jamais, tandis qu' un retour en avion p.e. vers ces alentours de Reykjavík serait éventuellement encore abordable.

La 1 nous emmène à Hveragerdi : on y trouve les serres dans lesquelles poussent même des bananes et des kiwis (merci chaleur géothermique), on y trouve le champ géothermique de Gufudalur : petit et peu accessible ; le Grýla n' est qu' un nain en comparaison avec le géant Strokkur à Geysir. La pluie y est la même qu' a Selfoss ou à Hella.

A Hvolsvöllur nous quittons la 1 pour prendre la 261 en direction de la région de promenade de Thórsmörk. Mais le temps vraiment mauvais nous fait renoncer à toute sortie à pied. Sur la 250 une pluie diluvienne interdit toute circulation : nous voici immobilisé un quart d' heure au milieu d' une plaine noire dont on ne voit pas la fin. Sur la 249, à très courte distance de la 1 circulaire, la cascade de Seljalandsfoss est très belle et très accessible. 30 km plus à l' est sur la 1 la bifurcation pour Skógar nous mène au Skógafoss : cascade charmante d' apparence carte postale.

Dyrhólaey est un petit presqu' île à l' ouest de Vík (= Vík í Myrdal) : pistes très étroites et de qualité médiocre, plages de lave étendues et belles, falaises en mer genre Etretat (mais en noir) plein d' oiseaux. Vík même est la ville la plus pluvieuse de l' Islande, mais certainement aussi une des plus intimes.

Une plaine de sable est un sandur, un plaine de lave s' appelle un hraun. Toujours sur la 1 Mýrdalssandur n' est pas monotone du tout, Eldhraun est très impressionant. Les 300 habitants de Kirkjubaejarklaustur prennent des cours supplémentaires pour pouvoir prononcer le nom de leur commune et pour expliquer aux visiteurs que cela signifie simplement l' « abbaye de la ferme près de l' église ». La plupart des autres Islandais parlent de Klaustur, tout court. Quelques hotels, un magasin – restaurant – station-service – café – office-de-tourisme – lave-auto – et-je-ne-sais-plus-quoi-encore, etc..

Il est déjà tard quand nous nous installons sur le parking devant l' hôtel Edda à 880 Kirkjubaejarklaustur . Cet hôtel nous fait la réservation pour l' excursion de demain.

Ve 26.07.96 – arrivée km 31.821 : Landmannalaugar

Le matin le temps semble un peu mieux qu'hier. Le car vient nous chercher à l' heure prévue. Nous retournons sur la 1 pour 25 km, puis vers le nord la 208 qui deviendra vite la F208. Pas de problèmes pour notre car 6x6. Décrire une excursion comme celle-ci est un défi qu' on ne pourra jamais réussir.

Si jamais vous lisez de la cascade Ófaerufoss dans cette région, il faut savoir que la cascade est toujours là, mais que pendant l' hiver de 1993 le pont naturel qui le surplombait n' a pas résisté au poids de la neige. Ne cherchez plus donc…

Les passages sur les pistes étroites et montagneuses, des gués et des vraies rivières, la visite à pied de la vallée aux cascades, et puis l' arrivée à Landmannalaugar ! Vaste plaine entourée de montagnes nues aux couleurs fluorescentes jaune – vert – orange – bleu – rouge - …, illuminées par les rayons d' un soleil de plus en plus présent.

On remarque quelques voitures 4x2 arrivées ici : quelques véhicules d' expédition (genre Unimog), un ancien fourgon aménagé Volkswagen propulsion tout-à-l'-arrière, mais aucun camping-car classique. Nous nous promenons dans le marais sur des sentiers en plancher construits sur des pieux. Voilà la piscine : deux toutes petites rivières se joignent. Elles sortent toutes les deux sous les laves du Laugahraun. Une a traversée les laves déjà anciennes, donc refroidies, tandis que l' autre a servi pour refroidir les laves encore récentes. Tu veux un bain un peu plus chaud ? Faut aller à gauche, et plus à droite si tu veux du plus froid : simple, non ?

Il va de soi que nous avions emportés nos maillots de bain. Mais en comparaison avec ce que je mentionnais comme usages dans les piscines islandaises (cfr.13.07) il faut tenir compte des différences suivantes :
le bâtiment de la piscine est constitué d' un plancher monté sur des pieux qui sortent du marais, mais il ne possède ni portes, ni murs, ni toit
il n' y a pas de caisse
il n' y a qu' une seule salle, en commun pour les deux sexes, mais avec une aération très complète
s' il y a encore de la place les vêtements sont laissés à des crochets sur des poteaux, sinon tout le monde le dépose sur un grand tas. Tuyau du guide : nouez vos vêtements par personne, cela épargnera du temps pour les rassembler quand vous retournez
les douches sont du type intégral et automatique : ni la température ni la quantité d' eau ni la direction des jets d' eau sont réglables ; ils ne fonctionnent que quand il pleut. L' emploi de savon est défendu.
Ce baignade s' ajoute au top 5 des bains que j' ai jamais pris.

Pour le retour vers Kirkjubaejarklaustur le car prend la même route. Mais avec la position de soleil et la direction changées la route nous paraît tout à fait différente.

Il est déjà tard quand nous arrivons à notre cher véhicule qui n' a pas bougé d' un centimetre depuis hier soir… et ne le fera pas avant demain matin. Nous mangeons vite quelque chose, et nous allons directement au lit : s' endormir n' est question que de quelques secondes…

Sa 27.07.96 – arrivée km 31.953 : G H I = Glaciers – Hitchcock – Icebergs

A 200 m de notre hôtel virtuel le sentier monte à coté de la cascade Systrafoss au lac Systravatn. Je me promène autour de cette vaste réserve alimentant les habitants en eau.

A l' office-de-tourisme – magasin – restaurant – station-service – café – lave-auto – et-je-ne-sais-plus-quoi-encore on m' assure que pour le moment il n' y a pas de problèmes à craindre pour traverser le Skeidarársandur. Cette traversée n' est pas encore possible depuis longtemps: avant 1974 il n' y avait pas de route jusqu' à Höfn ! Skeidarársandur est la plaine de 1.600 km² entre la mer et les 8.400 km² (presque un tiers de la Belgique) du Vatnajökull, et qui est coupé par un multitude de rivières évacuant l' eau du plus grand glacier de l' Europe. Regardez aussi les notes du 11.07 sur un éventuel Joklahaupt. Après Óraefi plus de sandur : la 1 se faufile entre la mer et le différents jökull qui se successivent.

Le Breidamerkurjökull fait partie du grand Vatnajökull. Le glacier aime se promener : il n' a besoin que de quelques années pour faire un va et vient de centaines de mètres. Il se jette dans le lac glacial Jókulsarlón ou il dépose des icebergs atteignent des dimensions considérables. Ces icebergs fondent dans ce lac profond de 130 m, mais il y a toujours des glaçons qui s' échappent vers la mer par la Jökulsá á Breidamerkursandi qui est la rivière la plus courte de l' Islande : 1.500 m ! Nous suivons à pied la longueur complète de la rivière (!). Nous passons sous le pont de la 1 et arrivons sur une vaste plage de grands cailloux ou les oiseaux nous survolent très bas. Il paraît qu' ils osent attaquer les gens s' approchant trop de leurs œufs en les bombardant la tête avec des cailloux. Je me souviens de Alfred Hitchcock : The Birds/Les Oiseaux ! Le spectacle des grands blocs de glaces flottants vers la mer et repoussés pas les vagues est sublime.

En revenant à notre camping-car le parking de 785 Jókulsarlón est presque vide. Pour y passer la nuit nous choisissons donc une place au premier rang surplombant le lac Jókulsarlón et la Jökulsá á Breidamerkursandi avec le Breidamerkurjökull sur l' arrière plan : BTS*** !!! Et dès que le soleil se cache derrière les 2.119 m de l' Öraefajökull un BTS supplémentaire vient s' y ajouter : Baisse Très Sensible de la température, à cause du froid provenant des glaçons flottants dans l' eau glaciale. Mais quelle spectacle !!!

Di 28.07.96 – arrivée km 32.054 : 101 km de beauté

Matin glacial, excursion en véhicule amphibie sur le lac glacial. Naviguer parmi les icebergs flottants, voir tomber dans l' eau des glaçons grands comme des maisons et qui font balancer les icebergs dont ils se sont détachés avec un craquement profond, être aveuglé par l' intensité de la lumière reflétée par les glaces, il faut l' avoir vécu. Je me souviens de James Bond : des scènes de « A View to Kill » ont été tournées ici.

Comme hier la 1 est en assez bon état, revêtue presque partout. Höfn (officiellement « Höfn í Hornafjördur », et prononcé comme « euppe ») ne présente aucun intérêt touristique.
19 km plus au nord sur la 1 que le carrefour avec la 99 vers Höfn une piste en terre battue longe une petite rivière et se perd dans la nature quelques kilomètres plus loin. On passe la nuit dans cette cirque entourée de montagnes, loin de toute trace de civilisation. Est-ce le BTS de Between The Summits ? Non, c' est simplement le comble de Beauté, Tranquillité et Sécurité. Alain a bien inventé cette

expression, mais n' en connaîtra jamais sa vraie valeur quand il ne passera pas la nuit ici, au bout de cette vallée isolée appartenant à la commune de 780 Lonssveit.

Lu 29.07.96 – arrivée km 32.308 : la forêt !

Nous suivons toujours la 1, en moins bon état qu'hier ou avant-hier : Austurhorn, Djúpivogur, Breiddalsvík, Thingmúli. Parfois on pénètre dans les chemins aboutissants pour regarder les paysages de plus proche. A Asgardur , 11 km au S d' Egilsstadir seulement, nous suivons la 931 qui suit le lac longitudinal Lagarfljót dans le Fljótsdalur. Depuis quelques années on a plantés des arbres importés de l' Alaska et de la Sibérie. Ils ne sont pas encore très grands mais semblent bien supporter le climat. Le premier et seul « forêt » Islandais a une superficie de … 8 km² ! Les Islandais ont l' espoir qu' un jour ils ne devront plus importer tout le bois dont ils ont besoin. Au bout S-O du lac au 933 se trouve le petit village de 707 Valthjófsstadur. L' intérieur de son église n' est pas accessible, mais son parking devant l' est très bien : La nuit y est tranquille.

Ma 30.07.96 – arrivée km 32.352 : jour de repos

Jour de repos : quelque part sur les 44 km parcourus aujourd' hui nous nous sommes installés dans une petit chemin donnant sur la 931, avec vue sur le lac. Le temps n ' était pas du tout mauvais, en nous en avons profité.

700 Fellabaer se trouve de l' autre coté du Lagarfljót qu' Egilsstadir. Le parking devant la station de contrôle technique des véhicules se trouve près du pont sur le Lagarfljót : il nous acceuillera pour une nuit, n' étant pas du tout un BTS.

Me 31.07.96 – arrivée km 32.391 : fin du mois, fin d' un rêve devenu réalité

A Egilsstadir se fait le plein de gazole et, à un peu de réserve près, le change de notre argent Islandais. Changer les Kronar à l' extérieur du pays implique des cours très défavorables. Vers midi nous sommes déjà à Seydisfjördur. Nous y reconnaissons les alentours en camping-car et la ville à pied. 3 semaines semble une durée de vacances courante pour l' Islande : on rencontre beaucoup de campingcars qu' on a rencontré déjà sur le bateau en venant. Mais on n' en a rencontré aucun pendant le voyage : l' Islande est assez grand, et les sites intéressantes sont bien repartis sur tout son territoire.

Nous faisons le classement de la documentation touristique, faisons un peu d' ordre, préparons tout pour le retour. N' oublions pas que nous embarquerons demain matin et que nous ne pourrons plus rien organiser avant que nous quitterons le bateau au Danemark le samedi soir vers 20.00 h, et que le lundi matin et 789 km plus loin le boulot m' attend.

Nous nous trouvons sur le parking à coté de la poste de 710 Seydisfjördur, entre Hafnargata et Austurvegur. Rien n' indique une limitation d' accès ou de stationnement. Le soir les habitants viennent pour encaisser : heureusement nous n' avions pas changé tout notre argent ce matin, la solution n° 1 est considérée comme la moins mauvaise dans ce cas d' escroquerie en commun des 900 habitants (voir cadre du 11.07)

Je 01.08.96 – embarquement au km 32.392 : adieu Islande

Nous nous levons de bonne heure et nous arrivons parmi les premiers pour l' embarquement. Le Norröna est déjà là. Nous voyons arriver un par un les nouveaux débarqués, espérant qu' ils n' ont pas dû passer par les mêmes situations que nous pour entrer le pays. Pendant le petit-déjeuner nous voyons se dérouler un exercice de sauvetage à bord du Norröna. Les bateaux de sauvetage sont descendus avec l'équipage dedans, ils sont mis à l' eau, les moteurs sont démarrés et ils font quelques tours dans le port. Des échelles apparaissent sur les flancs du navire et des hommes et des femmes y descendent. Des signaux sonores sont données avec un corne de brume dont je suppose qu' il est capable de réveiller tout le monde à une distance de 100 kilomètres -- mon Dieu, quel bruit !

Les formalités administratives pour sortir du pays sont très minimales. Le contraire serait certainement impossible, car tout le personnel s' occupe certainement des arrivants encore toujours présents en grand nombre à l' autre coté des bâtiments. Le seul contrôle à subir est celui de la validité des taxes de route pour les véhicules au gazole.

Les matelots responsables pour le car-deck nous reconnaissent, se rappelant certainement l' échange énergie électrique – énergie alcoolique. Premiers paroles qu' ils nous adressent : « Do you need electricity, Sir ? ». Je leur explique que la cure de médicaments de Christiane a terminé, je ne leur explique pas que le réfrigérateur est vide… Après 2.586 km les roues de notre fourgon perdent le contact avec le sol de l' Islande

Rituel connu pour passer une nuit aussi bien que possible: à la conquête des meilleurs lits dans les dortoirs. Celles d' en haut sont difficiles pour entrer et pour sortir, et dangereux en plus (voir au 11.07). Dans celles de bas la distance entre le nez et les chaussures déposées par les passagers n' est pas grande : vous savez maintenant qu' il faut prendre celles du milieu.

Rituel connu pour ne pas trop souffrir des maux de mer : à la conquête des meilleurs places dans le salon : vue vers l' extérieur à l' arrière, un peu avant les portes afin de profiter d' un ventilaton optimale sans souffrir de courants d' air.

Rituel inconnu et un peu triste: contempler les derniers vues des falaises côtières dont nous nous éloignons de plus en plus. Nous sommes conscient qu' il ne s' agit pas d' un au revoir, mais d' un adieu…

Rituel connu pour ne pas trop s' ennuyer : parlons congés (presque) passés avec des autres touristes.

Ve 02.08.96 – bateau : escale à Tórshavn

Le matin nous avons manquées les vues sur les îles Féroé. Car quand nous nous levons vers 5.30 nous sommes déjà au port de Tórshavn. Nous quittons le bateau, à pied, vers 6.00 h. Il nous reste 2 h pour visiter la ville, ce que par exprès nous n' avions pas fait il y a trois semaines car nous savions que ce serait faisable maintenant.

Nous visitons l' ancien fort Skansin, à 500 m du Norröna, et à 200 m le centre ancien de la ville dont Gongin est la seule rue qui vaut un petit peu la peine. Vraiment, mon jardin à la maison m' offre plus de curiosités que Tórshavn (et pour ceux qui ne connaissent pas mon jardin : il n' y a rien à voir !).

Nous sommes déjà à bord à 07.30. Le départ est pour 08.30 h. Les vues sur les îles disparaissants sont encore possibles durant quelque temps. Les jeux de sociétés et de cartes avec des autres passagers nous aident à passer le temps.

Sa 03.08.96 – arrivée km 32.444 : retour sur le continent

Durant toute la traversée de retour, aussi bien de l' Islande aux Féroés que des Féroés au Danemark, la mer est beaucoup moins agitée que pendant l' aller. On ne s' en plaint pas.

Combats habituels : contre l' ennui, contre le mal de mer, contre les portes ouvertes qui laissent entrer le vent et le froid, contre les taches de boisson causées par des promenades dans le self-service avec un plateau trop plein et par trop de vagues, …

… voilà, au lointain : l' Europe ! Il paraît qu' il se trouve un paysage en-dessous de ces parcs d' éoliennes. Un peu plus tard on remarque des dunes, des phares, des fabriques, des installations portuaires avec des bateaux, il y a des grandes maisons, il y en a même des petites. Maintenant on voit déjà des camions, et puis des voitures. Eh oui, il s' agit d' une terre habitée, car on voit des gens ! L' approche du port d' Esbjerg dure longtemps.

Le Norröna arrête son hélice vers 19.00 h, nous avons de la chance d' être parmi les premiers pouvant quitter le bateau. Quand les douaniers ont vue la vignette de taxe routière islandaise sur la pare-brise ils comprennent que nous retournons d' un pays duquel il n' y a pas grand chose à emporter pour faire des économies, sauf le réservoir plein de gazole bon marché (mais pour lequel nous avons payé le fameux taxe). La police aussi ne fait qu' un contrôle très superficiel.

Je me rappelle juillet 1967 quand les policiers danois m' ont enfermé pendant une heure, ensemble avec mon compagnon de voyage, simplement parce qu' ils trouvaient suspect deux copains qui allaient en Norvège en stop. J' admets qu' ils nous offraient leurs excuses au moment de notre libération, après interrogation…

Nous nous rappelons d' un village ou nous nous étions arrêtés en venant, et ou il y avait un grand parking. Certainement pas BTS du tout, mais assez bien pour y passer une courte nuit. Nous faisons donc ce soir encore les 52 km jusqu' au parking devant la poste à la place du marché, nommé Torvet, à 6510 Gram.

Di 04.08.96 – arrivée km 33.233 : retour en vitesse

Nous partons de bonne heure et ne faisons que rouler. Beaucoup de circulation en Allemagne, des bouchons. Nous adaptons un peu notre itinéraire pour les éviter, en passant par les Pays-Bas plus au nord que prévu. Retour sans problème.

Lu 05.08.96 – au boulot…

N' en parlons pas. Continuons plutot avec :
Me 14.08.96 – nuit sur le parking de la Neugasse à B-4780 Sankt-Vith au km 33.465
…etc….

Clement